

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

ALFRED BÉNARD

## **Le canal de Suez. Résultats de 10 années de navigation (1870-1880)**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 23 (1882), p. 72-78

[<http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1882\\_\\_23\\_\\_72\\_0>](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1882__23__72_0)

© Société de statistique de Paris, 1882, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme  
Numérisation de documents anciens mathématiques  
<http://www.numdam.org/>

#### **IV.**

##### **LE CANAL DE SUEZ. — RÉSULTATS DE 10 ANNÉES DE NAVIGATION (1870-1880).**

Notre journal a souvent parlé du canal de Suez, mais nous avons sous les yeux un travail publié à ce sujet par la Direction de la statistique d'Égypte, et il nous a paru intéressant d'en faire une rapide analyse.

On sait que le canal a été inauguré dans le courant du mois de novembre 1869, et dès le premier jour on a pu se convaincre de l'immense utilité de cette entreprise, créée et poursuivie par M. de Lesseps avec une énergie que rien n'est venu lasser.

Maintenant le canal de Suez répond aux prévisions de son illustre fondateur, auquel la nature a providentiellement assigné une longue vie afin qu'il puisse jouir de la stabilité et des constants progrès de son œuvre.

Le grand fait qui frappe l'attention, c'est que du 1<sup>er</sup> janvier 1870 au 31 décembre 1879, c'est-à-dire dans l'espace de 10 ans, 12,454 navires jaugeant ensemble 23,105,535 tonneaux et 16,587 barques jaugeant 109,635 tonnes l'ont traversé dans les deux directions. En ne considérant que les navires, on trouve que 6,553 sont entrés par la Méditerranée, 5,901 par la mer Rouge, il en résulte que 652 navires venant de la Méditerranée sont retournés dans leurs ports de provenance par l'ancienne voie du Cap, où quelques-uns d'entre eux se sont perdus soit dans les mers indiennes, soit dans l'Océan.

Pendant ce temps, la Compagnie a réalisé une recette de 243,491,328 fr.

Le tableau suivant indique comment ce mouvement s'est opéré année par année.

ANNÉES.	NAVIRES.		BARQUES.		RECETTES totales.
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	
1870. . . .	486	435,911	2,730	17,267	6,387,205
1871. . . .	765	761,467	2,597	16,294	11,602,284
1872. . . .	1,082	1,439,169	1,612	11,597	18,966,476
1873. . . .	1,173	2,085,073	1,879	12,624	24,297,061
1874. . . .	1,264	2,423,672	1,598	12,959	25,737,299
1875. . . .	1,494	2,940,709	1,108	9,326	30,109,675
1876. . . .	1,457	3,072,107	1,113	6,997	30,728,926
1877. . . .	1,663	3,418,950	929	5,104	33,490,435
1878. . . .	1,593	3,291,535	1,250	7,637	31,810,374
1879. . . .	1,477	3,236,942	1,771	9,830	30,361,093.
Total. . .	12,454	23,105,535	16,587	109,635	243,491,328

Ces chiffres permettent de constater que le nombre et le tonnage des navires transiteurs n'ont cessé d'augmenter jusqu'en 1877, année à partir de laquelle on remarque un certain ralentissement. On ne peut en dire autant des barques dont le nombre et le tonnage présentent au contraire une réduction presque constante. Toutefois cela n'a pas empêché les recettes de s'accroître presque indéfiniment, sauf un léger temps d'arrêt à partir de 1877.

Vingt-six pavillons ont contribué à former le nombre de 12,154 navires ayant transité dans le canal depuis 10 ans. En voici la répartition :

PAVILLONS.	NOMBRE des navires.	TONNAGE.	
		Total.	Moyen.
Anglais. . . . .	9,154	17,555,497	1,918
Français . . . . .	831	1,991,014	2,396
Austro-Hongrois. . . . .	522	662,996	1,270
Italien . . . . .	495	610,088	1,232
Néerlandais. . . . .	423	955,484	2,258
Allemand. . . . .	223	286,678	1,285
Espagnol . . . . .	174	363,648	2,090
Égyptien . . . . .	158	126,951	803
Ottoman . . . . .	153	120,022	784
Russe . . . . .	68	102,014	1,500
Danois. . . . .	66	94,607	1,433
Norvégien. . . . .	65	108,148	1,663
Portugais. . . . .	37	35,641	963
Suédois. . . . .	27	27,097	1,003
Américain . . . . .	15	21,179	1,412
Belge . . . . .	14	21,178	1,512
Japonais . . . . .	12	14,612	1,217
Hellénique . . . . .	7	1,241	177
Serbe . . . . .	2	1,920	960
Zanzibarien . . . . .	2	1,617	808
Birman. . . . .	1	677	677
Brésilien . . . . .	1	857	857
Péruvien . . . . .	1	1,299	1,299
Sarawak . . . . .	1	176	176
Siamois . . . . .	1	168	168
Tunisien . . . . .	1	726	726
Totaux. . . . .	12,454	23,105,535	1,855

C'est donc le pavillon anglais qui tient la première place ; les armateurs de la Grande-Bretagne sont ceux qui ont le plus profité de cette nouvelle voie qui unit l'Asie à l'Europe. L'immense supériorité de ce pavillon est incontestable, car il a concouru en moyenne, pendant les 10 années, pour 73.50 p. 100 sur le nombre des navires et pour 75.98 p. 100 sur le tonnage général.

Viennent après les pavillons suivants :

	Par les navires.	Par le tonnage.
Français. . . . .	6.67	8.62
Austro-Hongrois . . . . .	4.18	2.87
Italien . . . . .	3.98	2.64
Néerlandais . . . . .	3.40	4.14
Allemand . . . . .	1.79	1.24
Espagnol . . . . .	1.40	1.57
Égyptien . . . . .	1.27	0.55
Ottoman. . . . .	1.23	0.52
Autres . . . . .	2.58	1.87

La plus forte moyenne de jaugeage appartient aux bateaux français, 2,396 tonnes, viennent ensuite les navires :

	TONNAGE.
Néerlandais . . . . .	2,258
Espagnols . . . . .	2,090
Anglais . . . . .	1,918
Norvégiens . . . . .	1,663
Belges . . . . .	1,512
Russes . . . . .	1,500

La moyenne la plus réduite appartient aux navires grecs, sarawak et siamois.

Il est à remarquer d'ailleurs que le tonnage moyen des navires transiteurs a augmenté chaque année.

C'est ce qui ressort des chiffres suivants :

PAVILLONS.	ACCROISSEMENT du tonnage (1870 à 1879).
Allemand . . . . .	5.81 p. 100
Anglais . . . . .	18.43 —
Austro-Hongrois . . . .	37.41 —
Espagnol . . . . .	40 03 —
Français . . . . .	5.42 —
Italien . . . . .	78 07 —
Néerlandais . . . . .	28.29 —

Aujourd'hui chaque pays semble préférer pour le transit du canal les navires à vapeur à grande capacité.

Ce qui le prouve, c'est que le nombre des navires dont le tirant d'eau dépasse 7 mètres n'a cessé de s'accroître. On peut dire, après de telles épreuves, que le canal de Suez a montré que toutes les prévisions de son éminent fondateur se sont réalisées. La confiance est entrée dans l'esprit de tous ; le transit par le canal de Suez est devenu une nécessité et entrera de plus en plus dans les habitudes des navigateurs.

T. L.

## V.

### LE PROGRÈS SYNDICAL.

Tout syndicat suppose la sauvegarde d'intérêts collectifs.

Ces intérêts sont de deux sortes : spéciaux ou généraux. Aux intérêts spéciaux, les syndicats corporatifs servant d'égide à une profession ou à un corps. Aux intérêts généraux, les syndicats mixtes embrassant des corporations diverses ayant une visée commune. C'est le cas quand on aspire, comme aujourd'hui en haut lieu, aux alliances syndicales entre patrons et ouvriers.

Ces sortes d'institutions pouvant comprendre toutes les branches de l'activité nationale, on ne trouvera peut-être pas déplacées ici quelques notions de statistique :

<i>La population de la France</i> était en 1780 de..		24,000,000 d'individus	
—	—	en 1800 de..	27,000,000 —
—	—	en 1825 de..	30,000,000 —
—	—	en 1850 de..	35,000,000 —
—	—	en 1875 de..	36,000,000 —
—	—	en 1880 de..	37,000,000 —

La répartition professionnelle de ces trente-sept millions de Français est la suivante :

Les familles vivant de l'agriculture, comptent. . . . .	19,500,000	personnes.
— des chantiers, des usines et des fabriques. . . . .	9,300,000	—
— des transports, du commerce et de la banque . . . . .	4,200,000	—
— de la science, des arts et des beaux-arts. . . . .	1,600,000	—
— de rentiers et de pensionnés par l'État . . . . .	2,400,000	—
TOTAL. . .	37,000,000	

L'industrie française, englobée dans cette répartition, offre à la nomenclature statistique de sérieuses difficultés, à cause de sa grande mobilité productrice et de ses nombreuses affinités manufacturières, deux particularités de sa force.

Sommairement, elle tire ses éléments de transaction des sept groupes de production que voici :

1. Produits naturels, alimentation, hygiène, chimie ;
2. Industrie vestiaire, textile, modes, mercerie ;
3. Habitation, constructions, décors, locomotion ;
4. Instruction, arts, sciences, esthétique ;
5. Métaux ouvrés, machines et outils, bijouterie ;
6. Cuirs et peaux, spécialités rurales ;
7. Articles de Paris, bimbeloterie, objets de collection.

L'industrie parisienne, qui comprend nombre de produits départementaux, trouve dans chacun de ces groupes deux cents divisions en moyenne.

Donc 1,400 branches distinctes qui se subdivisent, chacune, en 70 spécialités environ.

Considérant que ces 98,000 ateliers occupent, l'un dans l'autre, cinq à six ouvriers ou ouvrières, on peut évaluer l'effectif parisien du labeur manuel à près de 500,000 personnes.

Les intermédiaires exercent une profession à laquelle revient une large part du prodigieux mouvement exportatif de France. Dans la capitale ils sont aujourd'hui au nombre de 1,700 et desservent 17 régions, savoir :

1 <sup>re</sup> France et Algérie. . . 375 }	425	Report. . . .	1,445
Colonies françaises . . 50 }			
2 <sup>e</sup> Amérique du Sud . . . . .	250	10 <sup>e</sup> Royaume d'Italie . . . . .	55
3 <sup>e</sup> Angleterre et colonies . . . . .	180	11 <sup>e</sup> Afrique, sauf l'Algérie. . . . .	45
4 <sup>e</sup> Amérique du Nord. . . . .	150	12 <sup>e</sup> La Hollande. . . . .	40
5 <sup>e</sup> Asie, extrême Orient . . . . .	120	13 <sup>e</sup> Le Portugal . . . . .	35
6 <sup>e</sup> Allemagne et Autriche . . . . .	100	14 <sup>e</sup> La Belgique . . . . .	30
7 <sup>e</sup> Espagne et colonies . . . . .	90	15 <sup>e</sup> La Suisse . . . . .	25
8 <sup>e</sup> Orient et Principautés . . . . .	70	16 <sup>e</sup> Scandinavie . . . . .	20
9 <sup>e</sup> Russie et Pologne . . . . .	60	17 <sup>e</sup> L'Australie . . . . .	5
A reporter. . . .	1,445	ENSEMBLE . . . .	1,700

L'action consulaire imprime-t-elle une influence à cette expansion du négoce français ? Peut-être. Elle se manifestera mieux, à n'en pas douter, le jour où les rapports entre les études commerciales et celles consulaires deviendront plus étroits sinon plus intimes. Relevons, en attendant, quelques chiffres instructifs.

Le nombre universel des consuls et de leurs suppléants est aujourd'hui d'environ vingt mille, dont un millier accrédité en pays français, savoir :

73 dans la capitale,  
630 dans la province,  
300 dans nos possessions d'outre-mer.

Par contre, nous entretenons 725 de ces fonctionnaires à l'étranger. Répartis par régions commerciales, nous les trouvons installés comme suit :

Dans la 2 <sup>e</sup> région	75	Dans la 10 <sup>e</sup> région	80
— 3 <sup>e</sup> —	115	— 11 <sup>e</sup> —	40
— 4 <sup>e</sup> —	40	— 12 <sup>e</sup> —	15
— 5 <sup>e</sup> —	20	— 13 <sup>e</sup> —	30
— 6 <sup>e</sup> —	30	— 14 <sup>e</sup> —	10
— 7 <sup>e</sup> —	85	— 15 <sup>e</sup> —	5
— 8 <sup>e</sup> —	100	— 16 <sup>e</sup> —	50
— 9 <sup>e</sup> —	25	— 17 <sup>e</sup> —	5

Les représentants de fabrique de plusieurs de ces régions, notamment de la 6<sup>e</sup>, que le principe moderne du libre-échange et les articles 11 et 12 du traité de Francfort ont fait affluer chez nous depuis une quinzaine d'années, sont des intermédiaires aussi, mais d'un autre ordre que ceux précités. On ne le sait que trop.

Avant 1860, ils étaient une centaine dans Paris. Depuis, leur nombre a plus que triplé.

L'on ne saurait, sans injustice, contester aux étrangers l'usage légitime d'un droit dont ils nous accordent la réciprocité. Mais nos législateurs, en insérant de semblables clauses dans les conventions internationales, devraient se rappeler que la réciprocité n'implique point l'équilibre. Preuve, l'excédant, depuis nos traités de commerce, des importations sur nos exportations. Espérons que le jour où nous aurons une École syndicale, nos élèves pourront y puiser les saines notions de la balance commerciale.

Voici, en attendant, à propos d'étrangers et d'écoles, quelques mots bons à retenir comme renseignements comparatifs.

Les écoles commerciales, lors de la guerre, comptaient en Allemagne quarante instituts de science mercantile (*Handels-Academien*), plus soixante-quinze écoles spéciales (*Handels-Schulen*).

Chez nous, il n'y avait encore, en fait d'écoles supérieures, que celle d'Adolphe Blanqui de Paris, 1820, et celle de Mulhouse, 1860, dont le personnel dirigeant est aujourd'hui à Lyon. Il est vrai qu'à plusieurs reprises, notamment en 1849, 1866, 1869, nos gouvernants ont essayé d'introduire l'instruction commerciale dans les programmes de l'enseignement scolaire, mais sans grand succès.

Depuis la guerre, cependant, nous avons porté à huit nos écoles plus ou moins commerciales de Paris, savoir : Blanqui, Chaptal, Colbert, Lavoisier, Monge, Say, Trudaine, Turgot. D'un autre côté, la province y a consacré des sommes relativement considérables : Le Havre 220,000 fr., Rouen 230,000, Lille 400,000, Mar-

seille 450,000, Bordeaux 1,000,000, Lyon 1,200,000 ; total trois millions et demi. Et nous pouvons dire qu'on ne s'arrêtera pas là (1).

Jetons maintenant un coup d'œil sur les jeunes étrangers qui viennent nous prêter leur concours, en attendant que le mouvement ascendant de nos écoles ait atteint la hauteur voulue.

Les *employés étrangers* occupés dans Paris et qui se montrent, à de rares exceptions près — l'impartialité avant tout — parfaitement dignes de l'hospitalité que nous leur accordons, sont au nombre d'environ soixante mille.

Il est vrai que, parmi ces 60,000 sujets, se trouvent 40,000 Allemands. Mais ils sont — ayons la loyauté de le constater, car qui dit nation allemande ne dit pas politique allemande — ils sont généralement d'attitude docile, assidus au travail, jaloux d'instruction. L'obéissance passive qu'on remarque chez ceux de ces jeunes gens qui ont fait leur service militaire, les rend aptes aux travaux exigeant cette patiente tension des facultés qui répugne quelque peu à notre mobilité physique et intellectuelle.

Aussi voyons-nous 35 à 36,000 de ces zélés collaborateurs employés à la comptabilité, à la correspondance et à la caisse ; 4 à 5,000 seulement occupés à la Bourse, aux marchandises et à des fonctions auxiliaires.

Quant au côté moral, ces laborieux aspirants de commerce, habitués à la vie de famille, forment chez nous des foyers de deux à cinq camarades, qui reçoivent en commun les journaux de leur pays. Non pas quelque organe central ; mais chaque groupe suivant son origine, du Sud ou du Nord, de Bavière ou de Prusse, etc. Il n'y a guère que le *Journal de Francfort* et le *Berceau rustique* (2) (*die Gartenlaube*) qui en font exception. Car, politiquement, la plupart de ces jeunes gens appartiennent au parti Sonneman, député de Francfort à la diète de l'Empire et dont l'amour pour la grandeur de sa patrie s'allie, comme chez feu Boërne, l'écrivain célèbre, à une sympathie réelle pour la France, cette lumière électrique de la civilisation moderne.

Tout en sachant que le vent qui souffle de l'Ouest sur l'Est n'est plus un doux zéphyr (leur ambassadeur le leur a répété l'autre jour pour la dixième fois), les jeunes Allemands instruits ne peuvent se passer de Paris qu'ils servent avec zèle en l'étudiant avec soin. Plus d'une de leurs plumes se plaît à s'exercer dans ces articles de journaux sur la France et les Français qui sont lus et commentés en Allemagne avec une ardeur toujours croissante.

Alfred BÉNARD, *ancien consul*.

---

(1) Presque toutes ces écoles ont pris pour modèle l'institut commercial d'Anvers, créé en 1853, qui jouit d'une réputation bien acquise et bien assise.

Mais mon devoir de narrateur impartial m'oblige d'ajouter que plusieurs de nos compatriotes les plus autorisés en critiquent l'organisation. Tel, M. Simonin, le savant publiciste, en 1872 ; tel, M. Lefèvre, l'érudit professeur, en 1879.

(2) Périodique littéraire illustré qui paraît à Leipzig depuis trente ans et qu'on trouve aujourd'hui partout où résident des Allemands.

---